



LEGAMBIENTE

Roma, 4 giugno 2025

-Al Presidente della Commissione
Ambiente, Territorio, Lavori Pubblici
On. Mauro Rotelli
Camera dei Deputati

Osservazioni A.C. 2416

(Conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti)

Gentile Presidente,

ringraziando la Commissione da lei presieduta per l'invito all'audizione svolta il 4 giugno sul decreto in oggetto, inviamo le nostre osservazioni relative in particolare agli articoli 1, 4 e 13.

ARTICOLO 1

“Disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, caratterizzate da urgenza e indifferibilità in quanto si ritengono strettamente funzionali e propedeutiche al tempestivo avvio dei lavori di un'opera pubblica qualificata dall'articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 come opera prioritaria e di preminente interesse nazionale”

In questo primo articolo del decreto in esame, emerge con forza più che la risolutezza che si vuole imprimere alla realizzazione di un'opera definita “strategica”, la necessità dell'adeguamento dei costi della stessa, senza considerare gli effettivi ostacoli determinati soprattutto dalla scarsa opportunità della spesa economica e l'impatto ambientale dell'opera. dall'anno 2022.

In coerenza con la strategicità dell'opera e la necessaria tempestività dei lavori, ci si sarebbe atteso, piuttosto, un sistema di indicatori e obiettivi di sostenibilità rispetto ai quali valutare l'opera e non trovarsi così di fronte legittimi ostacoli determinati ad esempio dal principio del DNSH (*Do No Significant Harm*) così come previsto dalla normativa europea, dimostrando quindi che il progetto non arreca danno significativo al contesto ambientale.



LEGAMBIENTE

Invece, ci si concentra su quella che rischia di essere una vera e propria ipoteca sul futuro delle infrastrutture e dei trasporti del nostro Paese, dove quotidianamente assistiamo a disagi e disservizi determinati dalla necessità di manutenzione delle linee, di nuove infrastrutture e di azioni di adattamento al cambiamento climatico i cui effetti sono sempre più evidenti sulla qualità dell'offerta agli utenti.

E a proposito di opportunità economica, sono oltre 5,7 i milioni di persone che ogni giorno si spostano in treno o in metropolitana per raggiungere i posti di lavoro e di studio, eppure si preferisce puntare su un'opera di dubbia utilità e certamente non prioritaria, mantenendo i finanziamenti al settore del trasporto pubblico inadeguati.

A questo occorre aggiungere l'inazione nel mitigare gli effetti sempre più evidenti del cambiamento climatico in atto che con [ben 203 eventi meteo estremi che negli ultimi 15 anni hanno causato interruzioni e ritardi a treni, metro e tram in tutta Italia](#). Occorre prendere atto immediatamente della certezza degli eventi estremi che nel periodo invernale, così come quello estivo, continueranno a mettere a dura prova e con sempre maggiore intensità l'efficienza della rete nazionale e locale del trasporto pubblico locale. È lo stesso Mit che con il suo rapporto "Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità" (2022), prevede che i danni su infrastrutture e mobilità provocati dalla crisi climatica aumenteranno entro il 2050 fino ad un costo di circa 5 miliardi di euro l'anno e, in assenza di misure di adattamento, potrebbero raggiungere un valore tra lo 0,33% e lo 0,55% del PIL italiano al 2050.

Perché non ci si interroga, piuttosto, su come un tale volume di risorse potrebbe non solo far fronte ai succitati problemi, ma addirittura riuscire a colmare il ben noto divario tra il Nord e il Sud del Paese, per quanto concerne il diritto alla mobilità.

Legambiente, ha elaborato delle stime relative alle risorse economiche necessarie per una efficace cura del ferro, alternativa all'inutile investimento dello stesso volume economico per un'opera inutile. Ossia, almeno 3 miliardi di euro aggiuntivi al Fondo Nazionale Trasporti, 500 milioni di euro l'anno per l'acquisto di treni regionali, 5 miliardi di euro per la costruzione e riqualificazione di linee metropolitane, tranvie e ferrovie suburbane, oltre a 200 milioni di euro all'anno per migliorare i servizi Intercity.

[Infatti, prendendo in esame l'attuale budget, è inadeguato l'incremento di 120 milioni previsto nella legge di Bilancio 2025 per il Fondo Nazionale Trasporti, già sottofinanziato da anni](#). Per il trasporto su ferro e su gomma siamo passati da circa 6,2 miliardi di euro nel 2009 a 5,2 miliardi nel 2024, ma questi importi restano ben al di sotto delle necessità e rappresentano un -36% se si considera l'inflazione di questi ultimi 15 anni. Per il Ponte sono stati sottratti 1.6 miliardi dalla quota dei Fondi per lo sviluppo e la coesione (FSC) destinati direttamente alle regioni Calabria e Sicilia. Abbiamo già lanciato l'allarme su come oltre l'87% degli stanziamenti infrastrutturali fino al 2038 riguarderanno il Ponte sullo Stretto, lasciando irrisolti problemi cronici come le linee chiuse e i servizi sospesi.

Vogliamo, infine, sottolineare proprio il paradosso della rete ferroviaria delle regioni teatro dell'opera, dove molte linee continuano a non essere elettrificate e molte altre dismesse, come la Palermo-Trapani via Milo, chiusa dal 2013, o la Caltagirone-Gela, chiusa dal 2011 o quelle delle linee che da Gioia Tauro portano a Palmi e a Cinquefrondi in Calabria, il cui servizio è sospeso da 13 anni.



LEGAMBIENTE

ARTICOLO 4

“Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto”

Secondo quanto enunciato all’art.4, “la norma riveste carattere di indifferibilità e urgenza al fine di sostenere la competitività del settore, ridurre l’impatto ambientale derivante dal trasporto merci su strada e migliorare la sicurezza stradale”.

A tal fine, al comma 3 si autorizza la spesa di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 per ammodernare la flotta del parco veicolare del settore dell’autotrasporto.

[Ricordiamo che il settore dell'autotrasporto beneficia da molto tempo di sussidi molto elevati](#), tra cui le riduzioni sulle accise del gasolio usato per l’autotrasporto merci e passeggeri, che ammontano a 1.157 milioni di euro nel 2023, oltre che a sconti strutturali pari a circa 228 milioni annui, concessi però senza alcuna condizionalità.

Inoltre, le ulteriori risorse di sei milioni di euro, individuate per sostenere un minor impatto ambientale delle attività delle aziende dell’autotrasporto, sono inquadrate in uno schema di sostegno che fa un generico riferimento “*a veicoli commerciali ad elevata sostenibilità*” senza meglio esplicitarne le caratteristiche.

Riteniamo che sia necessario tener conto delle opportunità derivanti dalla sempre maggior diffusione di veicoli per il trasporto pesante a trazione elettrica, definendoli anche come parametri di premialità per l’accesso alle forme di sostegno, anche attraverso un sistema di credito d’imposta per le aziende che decidano di dotarsi di vettori a zero emissioni. Conseguentemente sarebbe opportuno prevedere un regime fiscale favorevole anche sulla ricarica elettrica per tali veicoli.

Infine, considerando la capillarità territoriale delle attività di trasporto e logistica e la necessità di uno standard di sicurezza adeguato ai rischi, soprattutto in ambito urbano, proponiamo che tra gli elementi di premialità, per accedere alle misure di sostegno, siano inseriti i dispositivi di segnalazione dell’angolo cieco dei mezzi per l’autotrasporto.

ARTICOLO 13

“Disposizioni in materia di accelerazione degli investimenti nel settore delle energie rinnovabili”

Condividiamo la proposta contenuta nell’articolo di individuare *zone di accelerazione* per la diffusione delle energie rinnovabili.

Proponiamo però che tali *zone di accelerazione* siano individuate, oltre che per le aree industriali, anche per tutte quelle aree ugualmente compromesse come le ex cave, aree contigue alle autostrade, strade con almeno due corsie a senso di marcia, territori periferici, etc.